FRc 4° 27773

Case
FRC
23872

OPINION

DE P. PONCIN.

Député à l'Assemblé nationale, contre le rapport sur la navigation des rivières de Juine, d'Essonne, du Remard, et sur le Canal qui doit les joindre à la Loire près d'Orléans.

MESSIEURS,

J'ATTAQUE les prétendues bases du rapport qui vous fut présenté; je rétablis des faits inexactement rendus; j'examine des questions très-intéressantes dont on n'a point parlé, quoiqu'on se soit fort étendu sur des questions secondaires; et je soutiens que vous ne pouvez, à présent, délibérer sur le projet de décret qui vous est présenté.

THE NEWBERRY LIBRARY

On lit dans le préambule du projet de décret, que le sieur Dranci fut nommé, par arrêt du Conseil du 15 avril 1789, pour examiner la possibilité et le détail de construction de la navigation dont il s'agit.

J'ai le dispositif de cet arrêt sous les yeux, et j'y vois que le sieur Dranci ne fut pas nommé commissaire par le gouvernement; pourquoi cette inexactitude, qui peut avoir quelque conséquence, en ce qu'elle tend à faire donner à ce dernier, une confiance résultante de *sa prétendue qualité de Commissaire* nommé par le gouvernement, qu'on ne lui accorderoit peut-être pas d'une manière aussi étendue, si l'on savoit qu'il n'a reçu directement, aucune commission du gouvernement.

Le sieur Dranci dont on vous a tant parlé, est-il, oui ou non, individuellement et pécuniairement intéressé dans la concession que l'on sollicite.

Oui, Messieurs, il est individuellement et pécuniairement intéressé dans cette concession : voici mes preuves.

Parmi les pièces de cette affaire l'on en

trouve une, qui commence par ces mots : MM. Dranci et Grinet ont offert de rendre navigables, *à leurs frais*, les rivières d'Essonne, de Juine etc. ; elle est accompagnée d'un billet d'envoi, du 31 janvier de cette année, finissant par cette expression *valeat dilectissimus inter dilectos* : et signé *Bouier*. J'ignore quel est ce signataire, et je ne sais à qui elle fut envoyée ; mais il est certain qu'elle prouve que le sieur Dranci est intéressé dans cette affaire.

Je la rapproche de l'article I du projet de décret soumis à votre discussion ; je vois que l'on veut faire décréter que le canal, dont il s'agit, sera exécuté sous la conduite du sieur Dranci.

Cette disposition est contraire aux principes ; les concessionnaires d'un canal sont, sous un point de vue, responsables des événemens, puisque leur fortune dépend du bon ou du mauvais succès de leurs entreprises : il faut donc qu'ils soient, dans tous les temps, maîtres de choisir leurs coopérateurs ; pourquoi veut-on les en empêcher ici. Il me semble que les sieurs

Gerderet auront désiré cette disposition, afin d'écarter la surveillance nationale, ou au moins afin de l'affoiblir, et de pouvoir, au moyen de leur associé, plus aisément faire ce qu'ils croiront utile à leurs intérêts.

Ce dessein que j'entrevois, rapproché de l'énoncé de la pièce rappellée, me prouve de plus en plus que le sieur Dranci est individuellement et pécuniairement intéressé dans la concession que l'on sollicite. Ce fait prouvé, je demande si l'opinion isolée de l'ingénieur Dranci, suffit pour ordonner la construction du canal qu'il veut faire; non : parce qu'il seroit partie, témoin, expert et juge. Vous ne pouvez pas adopter une pareille inconséquence; on ne devroit même pas vous la proposer.

J'ai dit que le sieur Dranci est seul de son opinion, et le rapport semble insinuer le contraire; on y lit, page 11 : « L'administration centrale des ponts et chaussées, en convenant de l'importance et de « l'utilité de cette navigation, désireroit

« *seulement quelques renseignemens de* « *plus* pour la partie du canal, afin de « mieux juger soit de sa possibilité, soit « de la quantité d'eau qui doit l'alimenter; « mais la navigation des rivières ayant exis- « té, et cette partie étant la plus considé- « rable et la plus utile, rien ne s'oppose à « ce que cet ouvrage soit commencé le « plutôt possible. »

J'oppose à cet énoncé, les termes mêmes dont s'est servi l'Assemblée des ponts et chaussées dans sa délibération du 30 juin dernier; les voici : « il lui est impossible « d'asseoir un jugement sur ce projet, sans « avoir pris communication des plans du « canal, des nivellemens, des sondes, « des devis estimatifs détaillés. »

Vous pouvez voir à présent, Messieurs, si l'Administration des ponts et chaussées ne désire que *quelques renseignemens de plus*, pour une partie quelconque du canal que l'on veut exécuter.

Il est donc évident que de toutes les personnes de l'art, le sieur Dranci seulement a manifesté une opinion sur ce canal, mais

vous vous rappellez aussitôt que vous ne pouvez y prendre confiance, parce qu'il seroit partie, témoin, expert et juge, parce que l'Assemblée des ponts et chaussées déclare que, faute de pièces, *elle ne peut asseoir un jugement sur ce projet.*

L'opinion de l'Administration des ponts et chaussées devoit, d'après vos principes, considérablement influer dans cette affaire ; on chercha à la faire considérer comme inutile et superflue, en disant que la navigation des rivières avoit déjà existée ; il est vrai qu'il a autrefois existé une navigation depuis Etampes jusqu'à Corbeil ; mais il est faux qu'elle ait été plus étendue sur les trois rivières (1). Ces faits sont attestés par le mémoire que le sieur Dubois fit imprimer en 1752, parfaitement connu du sieur Dranci, puisqu'il s'est trouvé dans ses pièces, et par M. Delalande, dans son ouvrage sur la navigation du royaume : donc l'opinion de l'Administration des ponts et chaussées n'est point

(1) La Juine, l'Essone et le Remard.

affoiblie par l'observation du sieur Dranci, et elle n'est pas à négliger comme il l'insinue.

Quoiqu'il en soit, le canal d'Orléans à Péthiviers (1) étant un ouvrage absolument neuf, qui doit être ouvert à pleine terre, éloigné de toute rivière, l'observation du sieur Dranci ne peut le concerner; on le sent bien, on l'annonce même suffisamment dans le rapport, page 11, en ne parlant que de la navigation que l'on suppose avoir autrefois existé sur la Juine, l'Essonne et le Remard; cependant, par une inconséquence bien remarquable, l'on propose, par l'article premier du projet de décret, « *d'établir une nouvelle navigation depuis Péthiviers, en traversant la partie de la forêt d'Orléans, jusqu'à la Loire*, » comme si l'on avoit tous les renseignemens nécessaires pour délibérer en connoissance de cause, tandis qu'on n'a

---

(1) On verra ci-après que l'exécution de ce Canal, telle que le sieur Dranci la propose, fut autrefois jugée impossible.

même point les premiers élémens qui conduiroient à se les procurer, et que l'Administration des ponts et chaussées déclare qu'il lui est impossible *d'asseoir un jugement sur ce projet.*

Elle a dit n'avoir pas eu communication des plans de ce canal, des nivellemens, des sondes, des devis estimatifs, etc. Cela est de la plus exacte vérité : en voici la raison. Il n'existe ni plans, ni devis, ni nivellement ; je le prouve. Le sieur Dranci a produit deux extraits de cartes, ou si l'on veut, la carte en deux feuilles, du pays situé entre Orléans et Corbeil ; on y voit les villes, les villages, les rivières, les bois, et une ligne quelconque qui indique la marche de son Canal. Le tout est décoré du titre suivant : Carte du cours des rivières de Juine, d'Essonne et du Remard, *a le fait* de les *rendres* navigables, et du nouveau canal de *Pithiviers* à Orléans, pour établir la navigation de cette ville à Corbeil. 1791. Dranci. Ce travail n'est que le travail mécanique d'un dessinateur manœuvre.

On a joint à ces cartes un apperçu en bloc des dépenses de construction ; on y dit : Il faut tant de ponts de telle sorte, à tant la pièce : donc ces ponts coûteront tant. C'est ainsi que chaque article est traité.

Peut-on appeller cela des plans, des devis ? Non surement.

Le plan d'un canal est un plan qui indique la marche du canal, l'emplacement des ponts, des ports, des écluses, leur chûte, et enfin tout le détail visible du canal et de ses dépendances.

Le devis, proprement dit, d'un canal, est un mémoire explicatif du plan du canal, qui rend compte des établissemens, de leurs emplacemens, de la manière de les exécuter ; enfin, c'est un mémoire qui explique le pourquoi du tout.

Le devis estimatif d'un canal est un mémoire qui développe, dans le plus grand détail, la manière dont chaque partie du canal sera exécutée, et ce qu'elle coûtera.

Or, le sieur Dranci n'a produit ni le

plan, ni les devis de ce canal, tels que nous venons de les définir. C'est donc avec raison que l'Assemblée des ponts et chaussées, qui doit se connoître en plans et en devis de canaux, a dit qu'on ne lui en avoit produit aucun.

Je crois que le sieur Dranci avouera qu'il n'a fourni aucun nivellement du terrein existant entre Orléans et Péthiviers. Sans ce nivellement, comment persuadera-t-il que son projet est possible.

Je vais l'examiner avec quelques détails. Le sieur Lamberville présenta, vers l'an 1634, le projet d'établir une navigation d'Orléans à Corbeil, et d'Etampes à Corbeil.

Le sieur Dranci le reprend; ses co-associés et lui ont fidellement copié et adopté les moyens du sieur Lamberville, que l'on trouve expliqués dans un mémoire publié en 1752, par un sieur Dubois, et dans l'ouvrage de M. Delalande, sur la navigation intérieure de la France.

Le projet du sieur Lamberville et du sieur Dranci se divise naturellement en deux parties.

L'une comprend le canal à ouvrir depuis Orléans jusqu'à Péthiviers, et l'autre comprend la navigation à former sur les rivières de Juine, d'Essonne et du Remard.

Lamberville s'occupa long-temps de ce projet ; il le médita long-temps ; il examina souvent les lieux ; le résultat de ses recherches le convainquit qu'il *étoit impossible*, *faute d'eau*, d'établir une navigation d'Orléans à Péthiviers, au moyen d'un canal à point de partage. Ce fait est attesté par M. Delalande, dans son ouvrage cité plus haut.

Il est donc constant que l'on doit penser que ce canal, faute d'eau, est impossible ; ou, si l'on veut, que sa possibilité est au moins un problème à résoudre : est-il résolu ? non : il ne fut même pas proposé ; cependant il faut savoir si l'on aura de l'eau, ou si on n'en aura point, puisque la possibilité ou l'impossibilité d'exécuter ce canal en dépend.

Le sieur Dranci suppose, sans le prouver, que l'eau ne lui manquera point ;

nous nous permettons d'en douter, et même en le suivant dans ses raisonnemens nous ferons voir qu'il se trompe très-grossièrement.

Il établit le bassin de partage de son canal, entre Neuville et Chanteau; dont la largeur réduite sera de sept toises, la hauteur de l'eau étant de deux toises, il en résulte quatorze toises carrées de coupe verticale; et la longueur du bassin étant de 7,000 toises, le volume d'eau sera donc de 98,000 toises cubes d'eau, dont les deux tiers seulement de la hauteur pourront être employés au passage des bateaux.

Ces deux tiers de hauteur donnent 68,444 toises cubes d'eau, avec une fraction.

A chaque passage de bateau les écluses de Neuville et de Chanteau ne devant perdre chacune que quatre pieds de hauteur d'eau, à cause des récipiens accolés aux écluses, il en résulte que chaque bateau consommera pour son passage aux écluses de Neuville et Chanteau 53 toises 2 pieds cubes d'eau.

Donc ce bassin, en supposant tout ce

qui plaît au sieur Dranci, ne serviroit qu'à une navigation de 1283 bateaux, en y conservant les quatre pieds de hauteur d'eau nécessaire à la navigation. Voyons si cela est suffisant d'après les faits *adoptés* par le sieur Dranci.

Il dit que le commerce d'Orléans envoie au moins 300 millions de livres pesant à Paris; qu'il en reçoit environ 100,000,000; ajoutez environ 30,000,000 que la forêt d'Orléans fourniroit; il résulte, d'après le sieur Dranci, un transport du poids de 430,000,000 de livres au moins; chaque bateau portera 60,000 livres; il faudra donc 7,166 bateaux pour le transport de ces marchandises, et 411,760 toises cubes d'eau pour leur passage; le bassin n'en fournira que 98,000 toises cubes, et seulement 68,444 toises cubes 3 pieds, sans nuire à la navigation. Comment le sieur Dranci se procurera-t-il les 313,760 toises cubes qui lui manqueront?

Ces calculs, établis sur les données du sieur Dranci, ne sont point exagérés; on lui fait même grace de la dépense d'eau

qu'exigera le passage des bateaux vuides qui doivent s'élever à 3,600 environ. Le sieur Dranci compte se procurer les 411,760 toises cubes d'eau nécessaires pour le passage des seuls bateaux chargés, aux écluses de Neuville et de Chanteau, en rassemblant celles qui se trouvent sur la hauteur où il établit son point de partage.

Le plateau de cette hauteur est d'environ quatre lieues carrées ; le terrein, à un pied et demi au-dessous de sa superficie, contient une couche de glaise, qui empêche l'imbibition des eaux ; elles forment quelques ruisseaux qui coulent pendant six à neuf mois de l'année.

De ces deux faits, il résulte qu'il n'existe aucun grand réservoir d'eau aux environs de ce plateau, et qu'on ne peut y réunir que celles qu'il contient naturellement ; mais ces eaux rassemblées alimenteront-elles la navigation du sieur Dranci ? Pour répondre avec toute la précision possible, il faudroit les avoir jaugé, afin d'en comparer la quantité en recette, avec celle en

dépense ; mais le sieur Dranci n'a pas poussé ses soins jusques là ; il n'a fait aucune reconnoissance de ces eaux. Quoiqu'il en soit, il est évident qu'un plateau de quatre lieues de superficie, qui n'entretient pas, pendant toute l'année, quelques chétifs ruisseaux, ne peut, à plus forte raison, fournir les eaux nécessaires à une navigation qui exige 5 à 600,000 toises cubes d'eau, outre celles qui sera consommée par la saturation des terres, l'humectation des arbres, la nourriture des végétaux, les évaporations, les filtrations, les écoulemens qui ne pourront pas communiquer au bassin du point de partage.

Je suppose, contre l'évidence, que le sieur Dranci puisse se procurer les eaux dont il a besoin ; son canal les gardera-t-il? Lorsque la couche de glaise, qui se trouve à un pied et demi au-dessous de la superficie du terrein, sera rompue par le creusement du canal, les eaux de ce canal ne chercheront-elles point à se mettre de niveau avec la grande nappe des eaux du pays ; c'est-à-dire avec celles de la Loire,

d'un côté, et de la rivière d'Essonne de l'autre, qui sont d'environ 20 pieds au-dessous de celles du canal projeté? Cet événement est très-probable : il est vrai que le sieur Dranci y pourvoiroit peut-être en glaisant; mais il n'a pas prévu aucun glaisement, car il ne porte rien en dépense pour cet objet; ce qui prouve que ses talens en hydraulique ne sont pas aussi certains qu'on vous l'a dit.

Vous vous rappellerez, Messieurs, que Lamberville, dont on réchauffe les idées, a cru que le canal d'Orléans à Péthiviers étoit impossible, parce que les eaux lui manqueroient; il en étoit si persuadé qu'il abandonna ce projet; n'est-il pas constant que le canal du sieur Dranci, qui est précisément le même, manquera d'eau, cela est au moins probable. Je passe à la seconde partie du projet du sieur Dranci.

Elle consiste à établir une navigation sur les rivières de Juine, d'Essonne et du Remard : les travaux du sieur Dranci sur cette partie sont aussi nuls, que ceux qu'il a présenté sur la première partie; mais

mais voici son excuse : il s'agit de rétablir une navigation qui a déjà existée, et qui, par suite, n'exige pas autant de précaution que s'il étoit question d'un canal absolument nouveau.

Je conviens, et je l'ai déjà dit, qu'il a existé une navigation d'Etampes à Corbeil; mais le surplus des rivières rappellées ne fut jamais navigable : donc il faut examiner très-attentivement si l'on peut, et comment l'on peut les rendre telles. De plus, la navigation d'Etampes à Corbeil s'est perdue; les uns disent par défaut de police et d'entretien; les autres, parce que cette navigation étoit établie dans des terres fangeuses, détrempées et coulantes; que faute de consistance elles ont fusé dans la rivière, qu'elles le feront encore si l'on suit le projet du sieur Dranci, que par conséquent l'on fera des travaux peu durables, même inutiles; que de plus les chemins de hallages seront impraticables l'hiver, parce qu'ils seront en boue; et l'été, parce qu'ils seront remplis de crévasses. Quoiqu'il en soit, il est indispensable de savoir

pourquoi cette navigation est disparue, et quelle est la meilleure manière de la rétablir ; on n'a point abordé cette question : donc l'Assemblée nationale n'est pas assez instruite pour rendre le décret qui lui est proposé.

Elle n'est pas plus instruite sur les dépenses que ce canal exigera : l'Assemblée des ponts et chaussées n'a pu s'expliquer sur cet objet, parce que le sieur Dranci n'a réellement produit aucun devis de dépense ; l'aperçu en bloc qu'il a fourni, ne donne aucune notion certaine. Toutes les dépenses y sont affoiblies, on en choisira un article si palpable, si vrai, si démonstratif, de ce que l'on avance, que l'on sera dispensé de s'occuper des autres.

Il suppose que les écluses à sas coûteront, tout compris, dix à douze mille liv. dans les cas ordinaires, et quatorze mille dans les cas extraordinaires; et moi j'assure, d'après des devis faits pour des sas établis dans le département du Nord (dont je suis) par des ingénieurs de génie, que les sas du sieur Dranci coûteront de 40 à

60 mille livres, selon les circonstances.

Je passe à l'article des fonds : j'ai vu dans les pièces des sieurs Dranci et Gerderet, une note par laquelle ils disent qu'ils se soumettent à donner des soumissions à mesure qu'ils feront quelques travaux.

Promettre de fournir des soumissions, ce ne sont pas des soumissions ; en outre des soumissions ne sont pas de l'argent : dans le vrai, ils n'ont ni soumissions ni argent.

On insinue, page 4 du rapport, qu'il faut être très-difficile sur les fonds, « qu'il « faut imposer aux entrepreneurs, qui de- « mandent l'exécution d'un grand projet, « une loi plus précise que celle imposée « au sieur Brullé. » On y lit : « Aucun par- « ticulier ne doit jamais présenter une en- « treprise utile et dispendieuse, sans join- « dre à ses moyens d'exécution, la soumis- « sion des capitalistes bien connus par « leur solidité. »

J'adopte ces principes dans toute leur rigueur, je pense qu'en effet les sieurs

Gerderet doivent être soumis à une loi plus sévère que celle imposée au sieur Brullée ; car un notaire assuroit qu'il avoit dix millions à donner à celui-ci, et personne ne se présente pour déclarer qu'il a une somme quelconque pour ceux-là : donc leur position est plus défavorable que celle du sieur Brullée : donc les précautions doivent être plus sévères à leur égard. Je ne suis pas de l'avis de M. le Rapporteur, qui veut que l'on fasse quelquefois exception aux principes qu'il établit plus haut ; parce que dans les objets de la nature de ceux-ci, une exception aux principes tend à les détruire, et les sieurs Gerderet en méritent d'autant moins qu'ils n'ont ni devis appréciatifs de leur dépenses, ni argent, ni soumissions d'aucun capitaliste, ni paroles de notaires ou d'autres, de fournir des fonds.

Accordez ce que l'on demande, il en résultera ce que vous avez déjà vu : le travail ne se fera point, des ouvriers étrangers accoureront ici de toutes parts ; je n'acheverai point ce tableau.

On lit dans l'article 17 du projet de décret, que le sieur Dranci ne commencera ses travaux qu'après avoir justifié, « par « des soumissions souscrites par des capi- « talistes reconnus solvables, auprès des « départemens de Seine et Oise, et du Loi- « ret, la sureté de la totalité des fonds. » Cette précaution expose à de trop grands inconvéniens pour l'admettre; les capitalistes qui paroîtront solvables à un département, pourront être vu différemment par l'autre; ce qui paroîtra suffisant d'un côté, pourroit bien être considéré, ailleurs, d'une autre manière, etc.

Il faut un moyen simple, facile, prompt et sûr de constater, autant qu'on le peut, la solvabilité des capitalistes qui promettent des fonds; c'est de laisser ce soin à un agent responsable; par conséquent personnellement intéressé à écarter les erreurs et à prendre les précautions que la prudence admet pour parvenir au but désiré; c'est, dis-je, de laisser ce soin au ministre de l'intérieur, que vous avez mis à la tête de l'administration centrale des ponts et chaussées.

Vous voyez, Messieurs, que mon opinion, bien différente de celle énoncée dans le rapport, est fondée sur des faits, les uns évidemment prouvés, les autres de la plus grande probabilité : analisez, je vous prie, ce rapport; vous verrez qu'il n'entre dans aucun détail satisfaisant relativement à la possibilité d'exécuter le canal du sieur Dranci, aux moyens d'exécution et aux moyens pécuniaires. Que tout ce qu'on y dit, se réduit à ceci : M. Dranci est un honnête homme, il a des talens, des connoissances, ses opérations sont bonnes ; de plus, les sieurs Gerderet s'obligent de fournir des fonds, quoiqu'ils ne fassent pas voir où ils les prendront : voilà tout ce qu'on dit. Faut-il croire de confiance, quand la prudence, quand les faits, quand l'Assemblée des ponts et chaussées vous suggèrent le contraire?

Il ne me reste qu'à vous rendre compte de quelques particularités, relatives à cette affaire.

La Dame de Sainte-Colombe, représentée par le sieur de Romainville, vous pré-

senta d'abord son projet, votre comité en fit le renvoi au département intéressé, pour avoir son avis, et M. Hell en fut nommé rapporteur. Quelque temps après vint le sieur Dranci, dont le projet fut de même remis à M. Hell.

Le rapport de ces affaires passa, ou dut passer en entier à M. Millet, qui ne s'occupa que du projet du sieur Dranci; je pense que sa raison est, que les pièces du sieur de Romainville n'étoient pas complettes. Il devoit l'en informer, le bien national lui en faisoit un devoir; car un canal s'exécute, non pour le profit d'un entrepreneur, mais pour celui de la nation, qui a intérêt à connoître les différens projets qu'on lui propose, même ceux tendants au même but, afin qu'elle adopte celui qui lui assure les plus grands avantages, et qu'elle puisse, si les circonstances l'exigent, en faire un bon, un excellent, par la combinaison de plusieurs.

Le sieur de Romainville informé que le rapport du sieur Dranci alloit être fait, se présenta au comité d'agriculture et de

commerce, lui remit ses pièces, et le pria de les communiquer à l'Assemblée des ponts et chaussées. M. le rapporteur s'y opposa, sous le prétexte qu'on *se présentoit trop tard*, comme si le bien public s'écartoit par une fin de non recevoir; *parce qu'on n'avoit pas d'argent*, comme si les sieurs Gerderet en avoient; *parce qu'il ne pouvoit faire le rapport de deux projets qui avoient à peu près le même but, mais qui n'étoient pas précisément les mêmes.* Pouvoit-il ignorer qu'un rapporteur n'est pas le patron d'une affaire, que son devoir est de la présenter sous ses différentes faces, et que c'est à l'Assemblée, suffisamment instruite, à prendre un parti? J'ai pensé que le comité renverroit le projet du sieur de Romainville aux ponts et chaussées; le président me paroissoit l'avoir dit, un membre proposoit d'en faire mention dans le procès-verbal : M. le rapporteur s'y opposa de nouveau, en disant : il faut que *j'en fasse un rapport; si l'on vous donnoit des chansons, les renverriez-vous aux ponts et chaussées.* Je comptois

sur un rapport, il n'eut pas lieu, quoiqu'il eût été promis, mais l'on s'empressa de finir celui du sieur Dranci.

Quoiqu'il en soit, je pense que l'Assemblée ne veut et ne peut prononcer qu'après avoir été instruite le plus parfaitement possible, c'est ce qui me détermine à lui faire quelques observations sur le projet du sieur de Romainville. Il commence son canal à la Loire, prise à Orléaus, et le conduit à Minas, de là à Etampes; son canal ainsi disposé, l'on pourra en tout temps en conduire une branche à Versailles, et la prolonger jusqu'à la Seine, près de Mantes; l'on pourroit encore ouvrir un canal de Versailles à Paris, et l'on auroit alors une superbe navigation, du projet de laquelle on s'est long-temps occupé.

Des nivellemens faits sous Louis XIV, par des hommes célèbres, par Ricard, Riquet, Villeneuve, Duvivier, annoncent ou plutôt prouvent la possibilité d'exécuter ces différentes branches de navigation; l'on prendroit les eaux de la Loire à six

pieds au-dessous du niveau ordinaire de ses eaux ; l'on y réuniroit celles de la forêt d'Orléans, dont le sieur Dranci veut faire usage, et encore celles que ce dernier ne peut employer : on désécheroit un pays considérable.

L'exécution du projet du sieur Dranci, rendroit l'autre projet impraticable, parce qu'il empêcheroit une prise d'eau à la Loire, et la réunion des eaux des parties basses de la forêt d'Orléans.

Je pense que la manière dont le sieur de Romainville se propose d'exécuter les autres parties de son projet, est préférable à celle du sieur Dranci ; il seroit cependant superflu de s'y arrêter à présent.

Voulez-vous, Messieurs, détruire l'espoir de tous les avantages que présente le projet du sieur de Romainville, le détruirez-vous, cet espoir, avec précipitation et sans que l'on vous ait rendu compte de toute cette affaire : non, Messieurs, votre patriotisme et votre sagesse s'y refussent, c'est ce qui me détermine à vous proposer le projet de décret suivant.

L'Assemblée nationale décrète que les différens projets qui lui ont été présentés, pour établir une nouvelle navigation d'Orléans à Corbeil, et pour rendre navigables les rivières de Seine, d'Essonne, et du Remard, seront communiqués à l'Assemblée centrale des ponts et chaussées.

Décrète en outre que les pétitionnaires justifieront, avant l'obtention d'aucun décret, au ministre de l'intérieur, par actes en bonne forme, qu'ils peuvent disposer des fonds nécessaires à l'exécution des travaux qu'ils prétendent construire.

De l'Imp. de H. J. Jansen, Cloître Saint-Honoré.